

Els vells camins del Penedès

JOSEP M.^a MASACHS
Vilafranca del Penedès

El Penedès ha estat d'antic una regió ben comunicada, ja d'immediat a la conquesta de Tàrraco per Cneo Escipió l'any 218 a de J.C., Roma disposà, a resultes de la deficient xarxa de camins que trobà des d'Empúries que li causaren nombrosos problemes pel trasllat de les legions desembarcades, que la via Màxima que anava de Roma a Le Perthus, en el límit de la Gàlia, que continués fins a Gades, l'antiga ciutat fenícia situada a l'extrem sud de la península. La cotinuació de la via Màxima per territori espanyol, s'inicià simultàniament en els dos extrems de Le Perthus i Gades cap a l'any 206 a de J.C. (1).

És de creure que a l'any 195 a de J.C., quan Ponci Cató ve a la península per sofocar la gran rebel·lió de les tribus indígenes contra la dominació romana, la continuació de la via Màxima, que a la península pren el nom d'Augusta, ja creuava el Penedès de nord a sud. (2).

L'exèrcit de Cató, dues legions, seguint el costum romà de mantenir l'activitat de la tropa, construïrien a partir de la via Augusta una sèrie de camins secundaris que li permetessin, en un moment donat, traslladar la seva gent i les pesades màquines de guerra a qualsevol punt de les muntanyes de l'interior, nuclis principals de la resistència a l'ocupació romana. (3).

No es tractava de construir camins formals, sinó de viaranys aptes exclusivament pel pas de les legions romanes, que després, en el curs dels anys i establerta la llarga pau romana, s'arranjarien i es convertirien en les vies secundàries que tots coneixem.

L'artèria principal però ha estat la via Augusta que, segons Polibi, a l'any 120 a de J.C. estava completament acabada i senyalitzada amb mil·liaris i tenia des de Gades a Le Perthus una llargada de 1.577 Kms.

Això seria cert tota vegada que en l'expedició de Juli Cesar de l'any 46 a de J.C. enviada per sofocar la revolta nascuda a Obulco, a la Bètica, prop de Còrdova, i situada sobre la via Augusta, les legions tardaren únicament 27 dies.

En el curs de l'expedició, en la que Juli Cesar sortí triomfant, va escriure un llibre, avui perdut, a l'estil dels Comentaris a la Guerra de les Gàlies que titulà "El viatge".

Viatge que per a nosaltres és interessant perquè ens dóna a conèixer les seves impressions sobre el nostre país de la forma com ell acostumava a fer. Estrabó ens diu que l'expedició creuà els Pirienus per les cimes més altes, que era el lloc per on transcurria la via Augusta que, procedent d'Itàlia, anava a la Hispània Ulterior i concretament a Gades, i afegeix: "Aquesta carretera, la via Augusta, a vegades voreja el mar i d'altres s'allunya cap a l'interior" (4).

De la via Augusta surten tota una sèrie de ramals laterals, que eren les vies o camins de penetració a l'interior de la península. En el present treball parlarem exclusivament dels que per un o altre indret passaven pel Penedès, o pel seu entorn.

De la Via Augusta, en el trajecte Barcino-Tàrraco, sortien dos ramals laterals o vies secundàries. Un sortia de Martorell, passat el Llobregat i l'altre de Tàrraco. Els dos tenien el mateix destí, Lleida, on s'unien per continuar junts fins a Saragossa, ciutat ja llavors nus de comunicacions i d'on sortien altres vies en direcció nord i sud. Una anava a la Gàlia, on passats els Pirineus prenia la direcció de Bordeus. Una altra es dirigia a les muntanyes cantàbriques seguint la vall de l'Ebre per Calahorra, Sant Antoni de la Calçada i Burgos. (5).

Les que sortien de Saragossa en direcció sud passaven per la vall del Jalón i es desviaven cap a Calataiud, Sòria i a l'interior de la Meseta.

El remal lateral que sortia de Martorell en direcció Lleida, passava pels pobles penedesencs de Masquefa, Piera, Capellades i la Poble de Claramunt.

El ramal que sortia de Tàrraco amb el mateix destí, passava primer per Valls, i seguia després el traçat de l'actual carretera Tarragona-Lleida, amb poques variacions.

Més important pel Penedès era la via secundària que sortia de Barcelona, també en direcció Lleida, però que creuava tota la comarca en direcció llevant a ponent, ja que després en temps medievals prengué una importància extraordinària en convertir-se en el camí preferit dels mercaders i comerciants que concorrien a la Fira de Vilafranca o pels que anaven de pas a les ciutats cantàbriques a Galícia o bé a Portugal.

La Via Augusta, en la que s'efectuaren obres i millores durant més de 600 anys, fou en el temps de l'imperi la via més transitada del món romà. Entrava al Penedès creuant un pont sobre el Llobregat, a Martorell. El pont estava construït per mitjà d'un gran arc central i dos de més petits, laterals. Continuava per la depressió del pre-litoral per Gelida, Sant Sadurni, la Granada, Vilafranca, els Monjos, l'Arboç, el Vendrell, Berà, on s'hi construï un arc de triomf en honor de Lluci Licini Sura, general de Trajà, segle II. Sorpren per la seva conservació i la clàssica simplicitat. D'allí per Torredembarra, sud del Penedès en direcció a Tarragona. (6).

A la sortida del pont de Martorell surt el ramal lateral de què hem parlat abans i del tossal vilafraquí, convertit ja en aquell temps en un important nus de comunicacions, en sortien en direcció a Sant Martí, Guardiola, on enllaçava amb el camí de Barcelona a Lleida, les Gunyoles i Olèrdola-Sitges.

D'Olèrdola en sortia un altre que comunicava aquesta ciutat amb la Ràpita i la Bisbal.

Per la costa un camí seguia les costes de Garraf, i comunicava a Sitges, Vilanova, Calafell, enllaçant finalment amb la Via Augusta a Sant Vicenç.

El Vendrell i la Bisbal estaven comunicats per un camí, així com Sant Jaume dels Domenys, Rodonyà i la Bisbal.

A la vall del Riudebitlles un camí que sortia de la Granada, comunicava els pobles de Puigdàlber, el Pla, Sant Pere de Riudebitlles, Sant Quintí de Mediona, Sant Pere Sacarrera, i enllaçava a la Pobla amb la via secundària Martorell-Lleida.

En fi, una completa xarxa de camins i calçades, moltes de les quals estan encara avui dia en servei i són aprofitades pel transport dels fruits de les terres per on circulen, això sense comptar els trossos que s'aprofitaren en construir-se l'actual xarxa de carreteres.

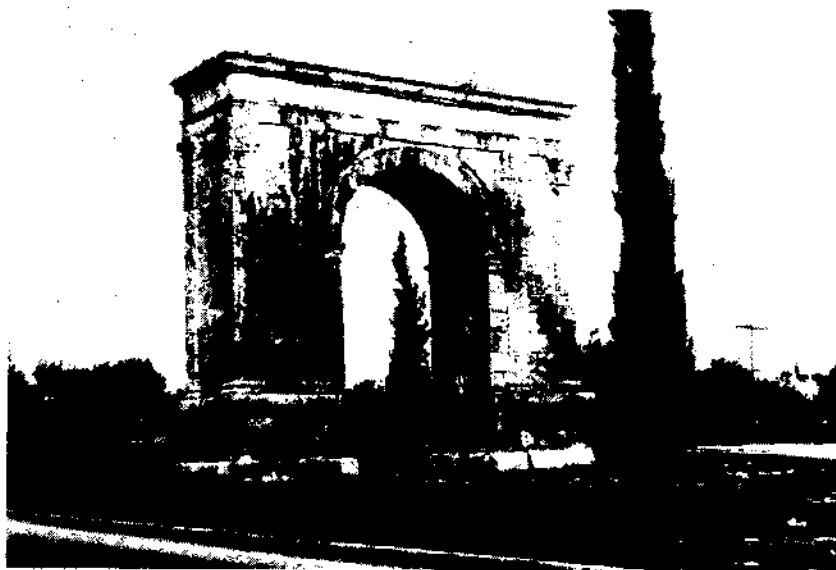
De totes les calçades que transcorren pel Penedès, la més important fou sense cap mena de dubte la via Augusta, utilitzada sense modificacions importants fins que Carles III inicià la modernització de les carreteres de la península. La nacional 340 de Tarragona a Barcelona per l'Ordal, segueix en molts trams del seu recorregut l'antiga via romana, però ha estat la moderna autopista del mediterrani la que més s'ha aproximat a l'antic traçat de la via Augusta.

No obstant la importància i trànsit de la via Augusta, potser una altra via secundària la guanyava, almenys en la regió penedesenca. Ens referim, és clar, a la via mercadera de la que ja hem parlat abans.



La torre romana de les Gunyoles (Avinyonet) podia ésser un lloc de defensa de les vies Augusta i Mercadera, que passaven prop d'ella.

L'arc de Berà, aixecat sobre la via Augusta en el segle II de la nostra era a honor de Ll. L. Sura, general romà de l'època de Trajà.



Aquesta via que s'iniciava a Barcelona, al portal de la Plaça Nova, entrava al Penedès amb destí a Lleida també per les valls d'Olesa i es dirigia a ponent per les Gunyoles, Guardiola, la Llacuna, Miralles, Santa Coloma, i allí s'ajuntava amb les vies que venien de Martorell i Tarragona.

El nom de via mercadera li ve de l'època medieval, quan es convertí en el camí preferit dels comerciants que volien penetrar a l'interior de la península i arribaven per les línies marítimes al port de Barcelona, amb la corresponent carga d'articles manufacturats destinats a la venda o intercanvi en les fires medievals .(7)

A partir del segle IX, amb motiu del descobriment de la tomba de l'apòstol, pren una importància capital en tota la cristiandat, a l'iniciar-se les peregrinacions. L'afluència de peregrins, sols és superada pels que acudien a Roma o Jerusalem. També la poderosa societat ramadera de la Meseta l'aprofità pel trasllat del bestiar de carn destinat a l'abastament de Barcelona. Encara és viu en el record de la gent el pas per la carrerada, nom amb què es coneix avui la vella via mercadera, dels ramats de bous i xais destinats a l'escorxador barceloní.

De fet els camins romans eren els únics que existien després de la caiguda de l'imperi, en tota l'etapa medieval i part de la moderna. Pel que hem de considerar que els monuments de més durada d'origen romà, no són les ruïnes de les seves ciutats, disseminades per tot el món conegut, ni els propis monuments romans carregats d'història, com el Fòrum, el Coliseu o l'Arc de Constantí, sinó els camins i vies romanes que en una extensió total que supera els 85.000 kms. que comunicaven a Roma, cap de l'imperi més extens que ha conegut la història de la humanitat.

A la caiguda de l'imperi romà, la població residual, barreja a través dels segles d'elements indígenes i romans, que sobrevisqué a la crisi es trobà amb una important herència, la xarxa viària acumulada en més de sis segles de treballs constants.

Un altre factor a tenir en compte en la construcció de camins fou la centurialització del país, que de fet no era res més que un impost que l'administració romana havia ideat sobre la

propietat de la terra. Aquesta centurialització es féu quadriculant la superfície de l'imperi en quadres de 100 metres quadrats, i es gravava així a cada propietari segons les quadrícules que tingués. Aquesta quadrícula s'inicià en temps d'August i d'Agripa i de fet és el que determinà la construcció dels camins rurals i la forma actual de les parcel·les de la terra de conreu. A la península s'han fet pocs estudis sobre la centurialització del país, però coneixem els resultats obtinguts a Itàlia, Àfrica, la Gàlia, Romania i algunes províncies danubianes, on s'ha establert ja una modèlica metodologia. (8)

Els camins medievals. El temps medieval no es distingí en cap manera per les obres públiques empreses per l'administració continuaren en ús les calçades romanes i els camins rurals ja establerts. Si és que hem de notar res d'aquesta època és una progressiva recessió en les vies de comunicació que pausadament van deteriorant-se. Potser els únics camins que es construïren foren els que donaven accés als castells aixecats en els cims de les muntanyes penedesenques o a la població aglutinada sota la seva protecció. El trànsit a través d'ella continuà amb la mateixa intensitat que en l'època romana, sobretot després de la conquesta de València per Jaume I.

De les vies secundàries, la de Barcelona a Lleida a través del Penedès i la Sagarra, titulada llavors, com hem dit abans, via mercadera, esdevé la més important, i supera inclús en tràfec a la via Augusta per ésser la més utilitzada pels mercaders que assistien a la Fira de Vilafranca o anaven de pas cap a l'interior de la península (9) i sobretot, a partir del descobriment del sepulcre de l'apòstol Santiago, pels pelegrins que arribaven al port de Barcelona procedents del Mediterrani oriental o del centre d'Europa amb destí a Galícia.

Contribuí en gran manera a l'ús de la via mercadera en les peregrinacions a Santiago, la fundació d'un hospital sobre la calçada, en ple segle XIII, quan major era l'afluència de vianants cap aquella ciutat gallega, per voluntat, escrita en testament, del noble penedesenc Guillem de Cervelló.

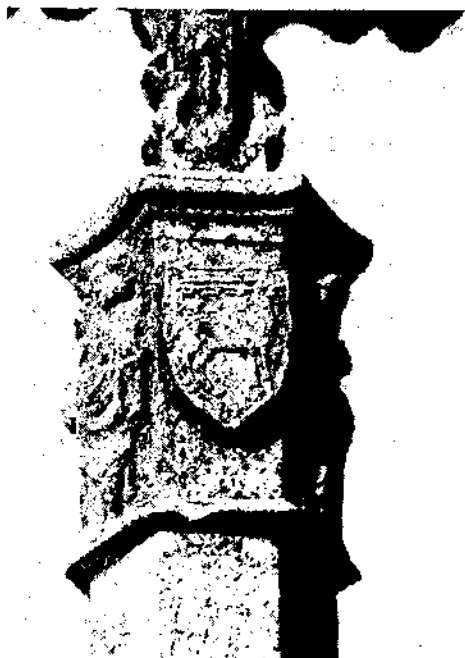
La fundació d'aquest hospital de pelegrins ha estat en el

curs dels segles una cosa polèmica en extrem, ja que mestre uns diuen que fou per imposició del Papa Calixte II, com a penitència per l'assassinat de l'Arquebisbe de Tarragona, Berenguer de Vila de Muls, en el mateix lloc on s'aixecà l'hospital, d'altres diuen que la causa fou la mort de malaltia desconeguda durant la conquesta de Mallorca per Jaume I, de tres familiars seus. El mateix rei Jaume ens ho explica així: "En Guerau de Cervelló, fill d'en Guillem de Cervelló, major frare d'en Ramon Alaman fo malalte e als vuit dies ell fo mort, e el comte d'Empúries quan viu la mort dels tres, dix que tots aqueils que fosin del llinatge dels Moncada hi haurien de morir" (9).

Sigui el que sigui, el penediment, reparació, el càstig incomplet o la indicació dels hereus de confiança, que nombra en el mateix testament, un oncle seu fra Aleman de Cervelló, prior del convent dominic de Santa Caterina i un senzill frare de la mateixa orde, anomenat Ramon de Penyafort, pogueren decidir-lo a emprendre aquesta obra.

Són coneguts de sobres els especials dots de confessor de què gaudia Ramon de Penyafort, "confessor de reis i de Papes" segons el dir popular, per veure marcada en l'indicat testament la seva intervenció. Ramon de Penyafort, noble i penedesenc de naixement, coneixia més que ningú l'extrem esgotament físic que presentaven a les poques hores de la sortida de Barcelona, els pelegrins que hi havien arribat, procedents del Mediterrani oriental, rosegats per malalties de tota mena als qui només mantenia vius la fe d'arribar al sepulcre de l'apòstol. Potser més d'un havia expirat a les seves mans.

Guillem de Cervelló, que posseïa un alou en les valls d'Olesa, disposà en el seu testament la construcció, en aquell lloc, d'un hospital on fossin atesos tots els que en nom de Déu hi demanessin acolliment, i al propi temps el proveí de les rendes necessàries pel seu normal desenrotllament, fent donació d'un molí sobre el Gaià, censals i delmes en els termes de Santa Perpètua, Viladeperdius, Valldeperes, Rocamora, Brufaganya i tots els drets que tenia a Olesa, Vallirana i Ordal sobre homes, masos, usatges, quísties, etc. (10).



La creu de terme de la Llacuna, sobre la via mercadera, en la que destaca l'escut dels Cervelló fundadors dels hospitals de pelegrins d'Olesa i la Llacuna i senyor jurisdiccional d'aquestes poblacions.



El camí medieval que menava al castell d'Olèrdola. Recorregut moltes vegades pel serraïns en les ràtzies contra la ciutat cristiana. Vertaderament havien d'ésser un bons genets.

Aquí s'hi veu el consell d'una persona experimentada en el regiment d'una comunitat com era el Prior de Santa Caterina, que fou qui en un principi tingué cura del seu cobrament i administració, que passa després a Sant Pau del Camp, però al segle XIV, possiblement per renúncia, se'n fa càrrec el mateix bisbat barceloní, que és el que encara el conserva en l'actualitat.

S'ignora el temps que va durar la construcció estricta de l'hospital. Sembla però que hi foren aprofitades les pedres d'una vila romana, destruïda segurament en el segle III. Almenys així vol suggerir-ho el cap d'una estàtua romana posat, com motiu ornamental, sobre la porta que tanca el baluard de l'hospital, que en el curs dels segles ha sofert moltes modificacions i és, tanmateix, romànic i gòtic barrejats, i segons l'opinió d'il·lustres arquitectes, "l'edifici romànic més important en aquest gènere a Catalunya".

Es diu que en la inauguració hi estigueren presents el rei Jaume i Ramon de Penyafort. No he pogut trobar la data exacta, que podria ser l'any 1.274 quan, segons Zurita, el rei estava a Vilafranca.

Després les persones que reberen hospitalitat a Olesa foren nombroses i en el curs dels segles es podrien comptar per milers.

Per alguns, especialment estrangers, segons el registre d'òbits, Olesa fou el fi de la peregrinació i restaren per sempre més soterrats al fossar de l'hospital en la solitud de la bonica vall, voltada de resseques muntanyes, de roques corcades i pins torçats per l'acció de l'esquerpa naturalesa.

El nostre rei Pere II el Gran, s'allotjà també a l'hospital d'on sortí una matinada freda de novembre del 1.285 per un viatge curt, molt curt, fins a Vilafranca només, com a preparació, tal volta, d'un altre més llarg des de la nostra Vila cap a l'Eternitat.

Als pelegrins se'ls donava una lliura de pa i vi i si es quedaven a la nit, cuina i llit. En el segle XVIII, malgrat la disminució, per llei natural, de les rendes de l'hospital, encara es donava la mateixa racció i per la tarda una sopa i una arengada.



Un camí vell penedesenc:
En aquest cas el de l'antiga
ciutat d'Olèrdola, en el
que el pas continuat
de carruatges, amb llantes
de ferro, han obert
visiblement uns pregons
solcs paral·lels en la pedra
viva.



Un camí terré:
En els camins rurals es
pot seguir o endevinar la
centurialització decretada
per August i acabada
per Agripa.

La fúria desamortitzadora del segle XIX, anà minvant els ingressos de la fundació. Els censals, no incluits en les lleis que suprimiren els delmes i primícies, foren renunciats en molts casos pel mateix bisbat, potser tampoc eren necessaris, ja que l'hospital cada vegada era menys concorregut. L'època de les peregrinacions quedava enrera. La revolució francesa o les seves idees havien penetrat molt endins en el pensament de la gent, arreu de l'Europa cristiana.

Per altra part, l'estat havia construït noves carreteres, entre elles la d'Ordal, i la vella carrerada, amb més de dos mil anys d'ús, s'abandonà a les farigoles i sargantanes, ja no hi passava ningú.

L'hospital estava desert, cap vianant no demanava acolliment per passar-hi la nit i així continua com un monument més del període de transició del romànic al gòtic, amb la testa d'un emperador romà presidint la porta d'entrada, mentre una vella masovera recita uns antics versos ja oblidats de tothom:

“Vianants en hostalatge
acollia aquesta vall
en llur ruta i romiatge
de llegendes enfilall,
Doni'ns vostra veu que crida
el camí mai perdedor.”

La utilitat de l'hospital d'Olesa en l'època de les peregrinacions i el trànsit de pelegrins fou tan intens que, possiblement el mateix Cervelló o els seus descendents, establiren en terres de la seva jurisdicció, a la sortida del Penedès i també sobre la mateixa carrerada, un altre hospital de pelegrins en el poble de la Llacuna de la parròquia de Vilademàger.

El nou hospital fou construït dins l'amurallada Vila, junt al seu portal nord, i fou inaugurat solemnement l'any 1.325. Possiblement va intervenir en la seva construcció algun familiar d'en Guerau Alaman de Cervelló que, per consell de Ramon de Penyafort, després de la conquesta de Mallorca, va edificar el primer, tota vegada que era el senyor del castell de Vilademàger. Junt a aquest hospital es va construir dos anys després una capella

dedicada a Santa Maria de Natzaret, que fou abandonada durant la guerra civil del segle XV, però que va subsistir fins el segle XVIII quan, ja caigut en desús l'hospital per la minva de les peregrinacions, fou enderrocant per construir-hi l'actual església parroquial.

A part d'aquests hospitals de pelegrins que donaren vida a l'antiga via mercadera, diferents hostals situats en tot el seu llarg recorregut a través del Penedès donaven acolliment als incomptables mercaders que, carregats amb les seves mercaderies, hi transitaven constantment de pas o de retorn de l'interior de la península, convertint a la via mercadera en un camí ple de vitalitat fins que la construcció, a partir del regnat de Carles III, de les modernes carreteres, marginà completament a antics camins que com el que acabem de referir-nos, havien estat el suport del comerç medieval i la via de penetració a les terres de l'interior des dels començaments de la romanització.

Avui la carrerada és un camí rural més de la nostra comarca, on en molts llocs es conserva intacta, en altres està gairebé esborrada per l'afany del pagesos veïns d'anar apropiant-se, amb llaurades, d'una mica més de la terra que els pertoca a costa de l'antiga amplada del camí.

Darrerament sembla que hi ha un projecte de la Diputació de posar novament en servei l'antiga via mercadera per descongestionar una mica les actuals carreteres, però com que aquest projecte va demorant-se, possiblement que no arribi a temps.

Poca cosa més podem dir del vells camins penedesencs. Únicament em queda retreure el valuós testimoni dels viatgers que en diferents èpoques recorregueren la comarca i conegueren els mateixos camins que hem descrit.

Citarem en primer lloc l'arquebisbe francès Pere de Marca que en la seva voluminosa obra *Marca Hispanica sive limes Hispanicus* ens transmet les descripcions de Plini, Llívi, Estrabó, Mela i Ptolomeu, sobre la nostra geografia. Considera els vells camins, entre ells la Via Augusta, com ben cuidats i modèlics. En canvi els de la costa pel Garraf els titula "d'infernals".

Descriu els itineraris d'Antoni de la via Gades-Roma, situa Antistiana a Vilafranca i Subur a Martorell, segons la correcta descripció de Plini, comentant la ubicació a Sitges, com "desfachatez de J. Pujades".

Pere de Marca (1584-1662) vingué a Catalunya en 1644, delegat pel rei Lluís XIV de França, prop del Govern de la Generalitat, durant la guerra dels segadors, historiador i erudit de primera línia, la seva obra representa un conjunt documental extraordinari.

En el Tractat dels Pirineus (1659), la seva intervenció fou decisiva per consolidar la pèrdua del Rosselló i part de la Cerdanya a favor de França.

Un altre autor és Alexandre de Laborde, que publicà en 1811 a París el seu "Voyage pittoresque et Historique de l'Espagne", precisament quan estava en construcció l'actual carretera de l'Ordal, de la que publica un excel·lent gravat, signat per Lijer, del pont del Lledoner per acabar, amb la llegenda, Pont de Lledoner a sis llegües de Barcelona, i un altre dibuix del pont del Diable a Martorell, de Moulinier, un altre dibuixant que l'acompanyava en el viatge. En el text ens explica algunes de les particularitats de les nostres vies, que troba ben plantejades i construïdes. Com a cosa curiosa publica també dos gravats d'Olerdola, que crec que estaven únicament a la imaginació del dibuixant. Un és una visió de les tombes antropomorfes i l'altre un aspecte de la talaia amb una sèrie de personatges que més que pobladors de l'antiga ciutat són exemplars de l'Espanya de pandereta tan de moda en aquell temps, sobretot pels francesos que no podien oblidar el desastre que per ells representà la invasió de la península.

Pel conegut professor Henri Pirenne la vitalitat comercial de l'edat mitjana resulta més notable si es pensa en les dificultats que s'oposaven en aquella època a la circulació per vies i camins. Res no es pot imaginar més desastrós que l'estat dels camins a partir del segle IX. El que encara subsistia de l'admirable xarxa de calçades construïdes durant l'imperi romà ha desaparegut completament. No obstant els peatges que devien haver-les conservat no sols no han disminuït sinó que han augmentat extraordi-



Estat actual de la carrerada o via mercadera, al seu pas pel terme municipal de Font-rubí, on es pot observar la seva amplària i el complet abandó en què es troba, que fa que la gent no tingui cap inconvenient en tirar-hi les runes de qualsevol manera.



Un camí vell al Penedès. En l'època medieval, per seguretat, es preferia fer passar els camins per les muntanyes, lloc on hi havia establertes les poblacions i els conreus, sota la protecció d'un castell.

nàriament al crear-ne de nous, que qualsevol senyor jurisdiccional podia imposar. Ens referim als "portazgos" (teloneum) que era un impost destinat a la conservació de les vies i camins, però que després a l'edat mitjana, usurpat per la noblesa feudal, es converteix en un simple dret fiscal que gravava de forma brutal el trànsit. Ni un cèntim de dit impost es gastava en reparar els camins o en les estructures de les calçades. El que paga és el comerç. El mercader que l'ha de pagar el considera com una simple exacció, com un mal costum del que no en pot fugir, com una contribució injusta sobre els seus béns.

El peatge imposat al trànsit pels camins medievals és considerat per tothom com el gravamen més molest i més general de tots els que el règim feudal havia copiat dels antics impostos romans.

Els camins medievals no eren ni ombra del que havien estat les calçades romanes. A l'explotació fiscal imposada pels senyors de la terra que no repercutia en l'estat dels mateixos feia que el trànsit fos en extrem lent, especialment a l'hivern que resultaria materialment impossible pels clots plens d'aigua i pel fang que materialment omplia els camins.

Els mitjans de transport hagueren, naturalment, d'adaptar-se a les condicions dels camins. S'utilitzaven pel transport de mercaderies, carros lleugers de dues rodes, però la major part de les expedicions s'efectuaven al bast de cavalls o mules. Per al transport de mercaderies pesades, era indispensable repartir la càrrega entre diferents carros o animals. Les pesades carretes de quatre rodes a penes es pogueren utilitzar en camins sense empedrar o pavimentar, sinó de forma molt limitada o en distàncies molt curtes. El perfeccionament de la tracció de sang, en el segle X, no pogué desenrotllar-se ni evolucionar, com segurament hauria ocorregut si els camins i altres mitjans de comunicació no haguessin estat tan deteriorats.

Els portatges o peatges no eren els únics inconvenients que pesaven sobre la circulació pels camins, i si bé en els segles X i XI no existia el proteccionisme comercial ni les fronteres polítiques ni cap tipus d'aranzel a favor de la nació importadora, en

canvi al segle XIII, en la guerra de Pere II d'Aragó i el rei francès Carles d'Anjou, s'inicia la confiscació dels béns dels mercaders que transitaven per territori enemic.

D'aquí que la fira de Vilafranca se'n ressent, tota vegada que hi concorrien mercaders francesos de Tolosa, Marsella i Lió, entre d'altres poblacions d'aquella nació.

Un dels altres factors que influïren negativament en la circulació pels vells camins penedesencs, fou l'extensió del bandolerisme, sobretot després de la guerra civil del segle XV, que obligà els mercaders a viatjar en bandes armades, formant vertaderes caravanes. La seguretat existia únicament quan hi havia la força i no hi podia haver força sense agrupacions.

El bandolerisme s'intensifica durant la guerra dels segadors, i arriba no sols a actuar pels camins solitaris sinó que inclús deixà sentir la seva indignant acció en hostals i altres llocs concorreguts.

Jeroni Pujades en el dietari corresponent als anys 1601 1605 sobre el particular ens explica el següent fet:

Dijous a 24 d'Octubre de 1602 vingué nova com als traginers de Valls els havien robat en un hostal dels Monjos, més enllà de Vilafranca del Panaders. Són entrats en la nit en el hostal i tot ho han robat. Diu-se que són més de quarante de companyia i són de la part d'en Voltor i el cap d'ells es fa dir Pay Català i és català. Steres molt mal aquest hivern.

Si els portatges, les guerres i els bandolers foren factors negatius en la circulació pels camins, les fires, que s'estengueren per tot Catalunya a partir del regnat d'Anfós I d'Aragó, foren extremadament positives en el moviment comercial i en el desenrotllament del país.

La fira és una cosa d'un relleu màxim en l'organització econòmica de l'edat mitja, especialment durant els segles XI, XII i XIII. Se'n fan en tots els països de l'occident d'Europa. A tot arreu, a més, presenten en el fons les mateixes característiques, de forma que se la pot considerar com un fenomen inter-

nacional promocionat per les condicions pròpies de la societat europea. L'època del seu major esplendor coincidí amb la del comerç ambulat. Després quan els comerciants deixen la vida ambulat, l'anar contínuament d'un lloc a un altre, i s'estableixen definitivament, la fira va decaient. (11).

L'anar a fira omplia, naturalment, els camins, bons o dolents, dels mercaders que hi concorrien a la recerca del seu negoci, però també els omplia de la gent de la comarca i inclús de les comarques veïnes que necessitaven adquirir alguna cosa de les que no trobaven en els establiments oberts permanentment en les viles.

Els mercats, de radi d'acció més petit o reduït que el de la fira, però de freqüència més curta, generalment setmanal, contribuïren extraordinàriament al desenrotllament del comerç o el que és el mateix, al trànsit pels camins i vies de comunicació. Recordo perfectament quan en el primer quart del segle, els dies de mercat a Vilafranca, totes les carreteres que convergeixen a la Vila en una extensió de quatre o cinc quilòmetres, els carruatges rurals, carros i tartanes circulaven un darrera l'altre en una processó inacabable, això sí, al pas, sense les presses dels actuals medis de transport.

Poca és la diferència entre fira i mercat fora de la freqüència d'un i altre. Potser els podem diferenciar que les operacions comercials del mercat es redueixen al menudeix és a dir a petites transaccions o intercanvis de productes entre gent de la mateixa comarca o a tot estirar, de les comarques veïnes, mentre que la fira és un punt de reunió dels comerciants o mercaders de professió. Són centres d'intercanvis a l'engròs, en els que hi concorren gent procedents de llocs apartats, moguts per una concepció particular del negoci. Hi ha qui creu que la diferència entre fira i mercat no s'estreba en la seva importància, sinó en una diferència de naturalesa.

Finalment hem de dir que l'assistència a fires i mercats, donava dret a uns privilegis especials al llarg de tot el camí. Totes les persones i mercaderies viatjaven sota la protecció del "conduit" ("saivoconducto"), és a dir sota la protecció del comte

o del rei. Això donava seguretat a la circulació pels camins i més si eren portadors d'una carta de mercè sellada amb distintiu reial; i diferents privilegis no tenen cap més objecte que atraure als llocs de reunió comercial el major nombre possible de visitants.

Aquesta és la història, una mica per sobre, dels vells camins penedesencs, que poc pot diferir de la d'altres països o regions, per ésser l'herència comuna d'un imperi, el romà, desaparegut fa quinze segles, però que va cuidar sobre totes les coses el foment de les relacions humanes i el perfecte desenrotllament de l'agricultura, la indústria i el comerç a través de múltiples manifestacions i activitats.



- (1) Los caminos que conducían a Roma.- V.W. von Hager-Barcelona, 1973
- (2) Fontes Hispaniae Antiquae - A. Schulten - Bosch Gimpera - Barcelona 1935.
- (3) Ibidem
- (4) Fontes Hispaniae Antiquae - Geografia de Iberia - Estrabó - Barcelona, 1952
- (5) Ibidem, obra citada, V. W. von Hager
- (6) Identificación de algunas vías romanas en el Penedès - P. Giró - 1950
- (7) Las antiguas ferias medievales catalanas, C. Batlle - Barcelona - 1978
- (8) La Paz Romana - Pau Petit - Barcelona - 1969
- (9) Jaume I - El llibre dels feyts - Barcelona - 1971
- (10) En el camí de Santiago - R. del Casal núm. 36 - J.M. Masachs
- (11) Historia Económica y Social - Henri Pirenne - Madrid, 1975